Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 26.

(Nr. 8150.) Gesetz, betreffend die den Gerichtsbeamten bei den Kollegialgerichten im Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Cöln für Reisen in Civilprozessen zustehenden Reisekosten und Tagegelder. Vom 17. Juni 1873.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, für den Bezirk des Appellationsgerichtshofes zu Cöln, was folgt:

§. 1.

Wenn in einer bei einem Landgerichte oder dem Appellationsgerichtshofe anhängigen Civilprozeßsache eine Ortsbesichtigung, eine Zeugenvernehmung oder die Vernehmung einer Partei durch ein Mitglied des Gerichts an einem Orte vorgenommen werden muß, dessen Entfernung von dem Sitze des Gerichts mehr als eine Fünftelmeile beträgt, so stehen den Gerichtsbeamten Reisekosten und Tagegelder nach folgenden Sätzen zu.

§. 2.

An Reisekosten, einschließlich der Kosten der Gepäckbeförderung, erhalten:

I. Bei Reisen, welche auf Eisenbahnen oder Dampfschiffen gemacht werden können:

der Richter für die Meile .... 10 Sgr.
und 1 Thlr. für jeden Zu- und Abgang,

der Sekretair für die Meile.................. 7½ „
und 20 Sgr. für jeden Zu- und Abgang.

II. Bei Reisen, welche nicht auf Eisenbahnen oder Dampfschiffen gemacht werden können:

der Richter 1 Thlr., der Sekretair 15 Sgr. für die Meile.

Die Reisekosten werden für die Hin- und Rückreise besonders berechnet.
Eine angefangene Fünftelmeile wird für eine volle Fünftelmeile gerechnet.

Ausgegeben zu Berlin den 16. Juli 1873.

Bei Reisen von mehr als einer Fünftelmeile, aber weniger als einer ganzen Meile, kommt eine volle Meile für die Hinreise und ebenso für die Rückreise zum Ansatz.

§. 3.

An Tagegeldern erhalten:

der Richter für jeden Tag........ 4 Thlr.,
der Sekretair für jeden Tag...... 2 „

§. 4.

Werden auf derselben Reise mehrere Geschäfte in verschiedenen Prozeßsachen ausgeführt, so sind die Reisekosten und Tagegelder nur einmal zu berechnen und auf die verschiedenen Geschäfte nach billigem Ermessen, jedoch mit der Maßgabe zu vertheilen, daß die Kosten für das einzelne Geschäft nicht mehr betragen dürfen, als wenn es allein vorgenommen wäre.

Bei einer Reise nach mehreren Orten ist der von Ort zu Ort wirklich zurückgelegte Weg ungetheilt der Berechnung zu Grunde zu legen.

§. 5.

Die Reisekosten und Tagegelder der Gerichtsbeamten müssen von dem Anwalt der betreibenden Partei im Voraus auf dem Sekretariate hinterlegt werden.

§. 6.

Die Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen kommen auch bezüglich der Vernehmung eines Interdiktionsbeklagten zur Anwendung, sofern das Verfahren von einer Privatpartei betrieben wird. Der Beamte der Staatsanwaltschaft erhält dabei Reisekosten und Tagegelder nach gleichen Sätzen wie der Richter.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Schloß Babelsberg, den 17. Juni 1873.

(L. S.) **Wilhelm.**

Gr. v. Roon. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Camphausen. Falk.
v. Kameke. Achenbach.

(Nr. 8151.) Staatsvertrag zwischen Preußen, Sachsen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngere Linie wegen Herstellung einer Eisenbahn von Erfurt über Saalfeld, Schleiz, Schönberg nach Weischlitz nebst Zweigbahnen. Vom 26. Januar 1873.

Nachdem Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, Seine Majestät der König von Sachsen, Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Altenburg, Seine Durchlaucht der Fürst zu Schwarzburg-Rudolstadt und Seine Durchlaucht der Fürst Reuß jüngere Linie, beschlossen haben, eine Eisenbahn von Erfurt über Saalfeld, Schleiz, Schönberg nach Weischlitz nebst Zweigbahnen von Hettstedt nach Stadt Ilm und von Schwarza nach Königsee mit eventueller Fortsetzung nach Ilmenau ins Leben zu rufen, sind zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

von Seiten Seiner Majestät des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen:

Allerhöchstihr Ministerialdirektor der Eisenbahnverwaltung Theodor Weishaupt,

Allerhöchstihr Geheimer Legationsrath Wilhelm Jordan;

von Seiten Seiner Majestät des Königs von Sachsen:

Allerhöchstihr außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister Geheimerath Hans v. Könneritz;

von Seiten Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Sachsen-Weimar:

Allerhöchstihr Geheimer Staatsrath Freiherr Rudolph v. Groß;

von Seiten Seiner Hoheit des Herzogs von Sachsen-Meiningen:

Höchstihr Geheimer Staatsrath Albrecht Giseke;

von Seiten Seiner Hoheit des Herzogs von Sachsen-Altenburg:

der Königlich Preußische Ministerialdirektor der Eisenbahnverwaltung Theodor Weishaupt,

der Königlich Preußische Geheime Legationsrath Wilhelm Jordan;

von Seiten Sr. Durchlaucht des Fürsten zu Schwarzburg-Rudolstadt:

Höchstihr Regierungsrath Ferdinand Hauthal;

von Seiten Sr. Durchlaucht des Fürsten Reuß jüngerer Linie:

Höchstihr Staatsmininister Adolph v. Harbou;

welche nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation nachstehenden Vertrag verabredet und abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preußische, die Königlich Sächsische, die Großherzoglich Sächsische, die Herzoglich Sachsen-Meiningensche, die Herzoglich Sachsen-Altenburgische, die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtsche und die Fürstlich Reußische Regierung verpflichten Sich, innerhalb Ihrer Staatsgebiete die Anlage einer Eisenbahn zuzulassen und zu fördern, welche, von Erfurt ausgehend, woselbst sie Anschluß an die Thüringische, die Erfurt-Nordhausener und die Erfurt-Sangerhausener Eisenbahn zu nehmen hat, über Hayn, Kranichfeld bis in die Nähe von Klein-Hettstedt, weiter über Remda, Teichröda, Rudolstadt (mit Anschluß daselbst an die Saalbahn), Schwarza, Saalfeld (mit Anschluß daselbst an die Gera-Eichichter Eisenbahn), Unter-Wellenborn, Ranis, Knau, Schleiz, Lössau, Mühltruff (mit Anschluß von dort an die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn bei Schönberg), nach Weischlitz mit Anschluß daselbst an die (Sächsische) Voigtländische Staatseisenbahn führt, und die beiden Zweigbahnen Klein-Hettstedt-Stadt Ilm und Schwarza-Blankenburg-Ober-Rottenbach-Königsee erhält. Bei den vorgenannten Orten sollen an geeigneten horizontalen Stellen Stationsanlagen für den Personen- und Güterverkehr angelegt werden, und zwar:

Bahnhöfe bei Erfurt, Rudolstadt, Saalfeld, Schleiz, Mühltruff-Schönberg und Weischlitz;

Haltestellen erster Klasse bei Kranichfeld, Klein-Hettstedt, Remda, Schwarza, Ranis, Stadt Ilm, Blankenburg und Königsee; Haltestellen zweiter Klasse bei Hayn, Teichröda, Unter-Wellenborn, Knau, Lössau und Ober-Rottenbach.

Artikel II.

Der speziellen Bearbeitung der Linie sollen im Allgemeinen die von der Gesellschaft für Eisenbahn-Unternehmen, Kommanditgesellschaft auf Aktien, F. Pleßner & Comp. in Berlin, angefertigten und eingereichten generellen Vorarbeiten, jedoch unter thunlichster Beseitigung der für Saalfeld projektirten Kopfstation, zu Grunde gelegt werden. Im Besonderen wird verabredet:

1) daß das Längengefälle der Bahn in der Hauptbahn Erfurt-Weischlitz nirgends stärker als im Verhältniß von 1 zu 72, in den Zweigbahnen nirgends stärker als 1 zu 60 sein soll;
2) daß die geringste Länge der Krümmungshalbmesser für die Kurven der Geleisverbindungen auf den Bahnhöfen nicht weniger als 200 Meter, für die Kurven der Linie selbst nicht weniger als 300 Meter betragen soll und daß die Bahnhöfe und Haltestellen, soweit irgend thunlich, in ihrer ganzen Längenausdehnung in geraden Linien liegen sollen;
3) daß die Spurweite der Bahngeleise 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen soll;
4) daß das Terrain von vornherein für ein doppelgeleisiges Planum erworben wird;
5) daß die Bahn in den Brücken über der Bahn und in den größeren Bauwerken im Bahnkörper selbst einschließlich etwaiger Tunnel sogleich

für

für ein doppelgeleisiges Planum, im Uebrigen sowohl im Unterbau als auch im Oberbau vorläufig nur eingeleisig hergestellt wird;

6) daß die Anlage des zweiten Geleises stattzufinden hat, sobald nach dem Ermessen der betheiligten Regierungen, welche Sich dieserhalb verständigen werden, das Verkehrsbedürfniß oder die Sicherheit des Betriebes solches erfordert, und daß hiermit auf der Hauptbahn auf denjenigen Strecken begonnen wird, welche ein Längengefälle von mehr als 1 zu 100 haben;

7) daß die Breite des Bahnkörpers und die Zahl der Geleise für die Bahnhöfe und Haltestellen der Feststellung der Spezialprojekte vorbehalten bleibt;

8) daß im Uebrigen der Bau und das gesammte Betriebsmaterial unter Beachtung der von dem Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen für die Gestaltung des Eisenbahnwesens angenommenen Grundzüge, Sicherheitsanordnungen und einheitlichen Vorschriften derartig eingerichtet werden sollen, daß die Transportmittel nach allen Richtungen hin auf die angrenzenden Bahnen ungehindert übergehen können.

Artikel III.

Die im Artikel II. bezeichnete Kommanditgesellschaft auf Aktien F. Pleßner & Comp. in Berlin hat sich für eine von ihr zu bildende Eisenbahngesellschaft um die Konzession der in Rede stehenden Eisenbahn nebst Zweigbahnen beworben. Die kontrahirenden Regierungen sind darüber einverstanden, daß dieser Eisenbahngesellschaft die nachgesuchte Konzession auf Grundlage dieses Vertrages, im Uebrigen unter den aus der Anlage des gegenwärtigen Vertrages ersichtlichen Bedingungen innerhalb einer Frist von drei Monaten nach allseitiger Ratifikation dieses Vertrages ertheilt werde, sofern es ihr gelingt, die Zeichnung des zu $^2/_5$ in Stammaktien und $^3/_5$ in Stamm-Prioritätsaktien zu emittirenden Anlagekapitals von $12\frac{1}{2}$ Millionen Thaler nebst der Eintragung in das Handelsregister nachzuweisen, beziehungsweise nachdem von ihr eine Kaution von fünf Prozent des Anlagekapitals bei der Königlich Preußischen General-Staatskasse deponirt sein wird.

Sollten diese Vorbedingungen binnen sechs Monaten nach Abschluß dieses Vertrages von der Gesellschaft nicht erfüllt sein, so werden sich die kontrahirenden Regierungen über die Wahl einer anderen Gesellschaft verständigen.

Artikel IV.

Die Königlich Preußische Regierung verpflichtet Sich, die im Artikel III. gedachte Kaution nicht ohne Zustimmung der übrigen kontrahirenden Regierungen an die Gesellschaft ganz oder theilweise zurückzuzahlen.

Sollte die Kaution verwirkt werden, so fällt sie den einzelnen Regierungen nach Verhältniß der Länge der in Ihren Gebieten gelegenen Bahnstrecken zu.

Artikel V.

Die kontrahirenden Regierungen sind darin einverstanden, daß die zu konzessionirende Eisenbahngesellschaft ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen und zwar in Erfurt zu nehmen hat, und daß das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht über die Gesellschaft und ihr Unternehmen von der Königlich Preußischen Regierung ausgeübt wird.

 Der

Der Königlich Preußischen Regierung bleibt auch die technische Revision und Feststellung des gesammten Bauprojekts, einschließlich der speziellen Bauentwürfe vorbehalten. Dieselbe wird hierbei jedoch etwaige besondere Wünsche der übrigen Regierungen entgegenkommender Erwägung unterziehen. Dagegen soll die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flußkorrektionen, Vorfluthsanlagen und Parallelwege nebst der Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb Ihres Gebietes zustehen. Die Herstellung neuer Zufuhrwege nach den Stationen soll der Gesellschaft nicht auferlegt werden.

Artikel VI.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der Gebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden beziehungsweise zu erlassenden Expropriationsgesetzes. Jede der Hohen Regierungen wird für Ihr Gebiet der Gesellschaft das Expropriationsrecht rechtzeitig ertheilen.

Artikel VII.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind und Personen, Güter, sowie sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Nachtheil transportirt werden können.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge einschließlich der Dampfwagen übernimmt es die Königlich Preußische Regierung, die erforderliche Prüfung eintreten zu lassen, und die übrigen Regierungen wollen diese Betriebsmittel, wenn die Königlich Preußische Regierung sie für genügend erklärt und die betreffende bestimmungsmäßige Bescheinigung darüber ausgestellt hat, in Ihren Gebieten zulassen.

Artikel VIII.

Der Eigenthümer der Bahn hat wegen aller Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes in einem der von der Bahn durchschnittenen Staatsgebiete entstehen oder gegen ihn geltend gemacht werden möchten, der dortigen Gerichtsbarkeit und insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen, den sonst in diesem Gebiete geltenden Gesetzen sich zu unterwerfen.

Den kontrahirenden Regierungen bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen Ihnen und der Gesellschaft, sowie die Handhabung der Ihnen über die betreffenden Bahnstrecken zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte, eine jede für Ihr Gebiet, einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen.

Diese Behörden resp. Kommissarien haben die Beziehungen Ihrer Regierungen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Verwaltungs- oder Gerichtsbehörden geeignet sind.

Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von diesen Behörden oder Kommissarien ressortiren, an dieselben zu wenden.

Bei Fragen, in welchen eine Betheiligung sämmtlicher kontrahirenden Regierungen vorliegt oder deren Zustimmung erforderlich ist, steht die formelle ge-

schäft-

schäftliche Leitung der Königlich Preußischen Behörde resp. dem Königlich Preußischen Kommissarius zu.

Artikel IX.

Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahn-Polizeibeamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei der kompetenten Behörde des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete eines anderen betheiligten Staates angestellt werden, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathslandes nicht aus.

Die Gesellschaftsbeamten sind ohne Unterschied des Ortes der Anstellung rücksichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Die Bahnverwaltung hat bei Anstellung solcher Bahnbeamten der unteren Kategorien, welche innerhalb des betreffenden Staatsgebietes ihren festen Wohnsitz haben, Angehörige des bezüglichen Gebietes bei gehöriger Befähigung auf ihre Bewerbung vorzugsweise zu berücksichtigen.

Artikel X.

Die Feststellung des Tarifs und Fahrplans erfolgt für das ganze Bahngebiet durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der übrigen betheiligten Regierungen, sowie unter gleichmäßiger Berücksichtigung der Unterthanen der übrigen betheiligten Staaten hinsichtlich der Beförderungspreise. Es sollen übrigens in beiden Richtungen täglich auf der Hauptbahn mindestens drei, auf den beiden Zweigbahnen mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung außer den für den Güterdienst erforderlichen Zügen eingerichtet werden, und soll hiervon mindestens Ein Zug auf der Hauptbahn und den Zweigbahnen die vierte Wagenklasse führen.

Was den Fahrplan für die Lokalzüge betrifft, so soll bei Meinungsverschiedenheiten die Feststellung durch die Majorität der betheiligten Regierungen erfolgen.

Artikel XI.

In Bezug auf die Beschädigung der Bahn in Kriegsfällen sollen die Bestimmungen des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. auch für die übrigen Staatsgebiete Geltung haben.

Artikel XII.

Die Gesellschaft soll eine jährliche Abgabe entrichten, welche der im Königreich Preußen zufolge der Gesetze vom 30. Mai 1853. und 21. Mai 1859., sowie der dazu noch etwa ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen vom Reinertrage der Privateisenbahnen zu erlegenden Abgabe entspricht. Die Königlich Preußische Regierung wird den Abgabenbetrag für die ganze Bahn feststellen und nach Maßgabe der Längenausdehnung der in den betreffenden Gebieten belegenen Strecken berechnen, auch den Repartitionsplan den übrigen betheiligten Regierungen mittheilen. Die Gesellschaft hat demnächst die bezüglichen Antheile an die betreffenden Einnahmestellen abzuführen.

 Einer

Einer anderweiten staatlichen Einkommensteuer oder staatlichen Gewerbesteuer soll die in Rede stehende Eisenbahn in keinem der betheiligten Staatsgebiete unterworfen werden. Auch soll eine Konzessionssteuer von dem Unternehmen nicht erhoben werden.

Artikel XIII.

Die kontrahirenden Regierungen behalten Sich, eine Jede für Sich, das Recht vor, die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken nach Maßgabe der Bestimmungen des Königlich Preußischen Gesetzes vom 3. November 1838. anzukaufen. Durch eine etwaige Erwerbung des Eigenthums an den in Rede stehenden Eisenbahnen innerhalb des einen oder anderen Staatsgebietes Seitens der betreffenden Regierung soll jedoch die Gemeinschaftlichkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt werden, vielmehr wegen Erhaltung eines ungestörten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahn zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen.

Artikel XIV.

Jede der kontrahirenden Regierungen soll befugt sein, von dem gegenwärtigen Vertrage mittelst einer allen mitkontrahirenden Regierungen zu notifizirenden Erklärung zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn einschließlich der Zweigbahnen nicht spätestens bis 1. Januar 1875. begonnen ist.

Artikel XV.

Die Ratifikationen dieses Vertrages sollen binnen acht Wochen nach der Unterzeichnung in Berlin ausgewechselt werden.

Dessen zu Urkund ist gegenwärtiger Vertrag siebenfach ausgefertigt, von den Bevollmächtigten unterschrieben und mit deren Insiegel versehen worden.

So geschehen und vollzogen Berlin, den 26. Januar 1873.

Weishaupt. (L. S.)	Jordan. (L. S.)	v. Könneritz. (L. S.)
v. Groß. (L. S.)	Giseke. (L. S.)	Weishaupt. (L. S.)
Jordan. (L. S.)	Hauthal. (L. S.)	v. Harbou. (L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Kon-

Anlage.

Konzessions-Bedingungen.

Die Gesellschaft, welcher die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Erfurt über Saalfeld, Schleiz, Schönberg nach Weischlitz nebst Zweigbahnen von Hettstedt nach Stadt Ilm und von Schwarza nach Königsee ertheilt wird, soll sämmtlichen Bestimmungen des zwischen den betheiligten Staatsregierungen abgeschlossenen Vertrages vom 26. Januar 1873. und den nachstehenden Bedingungen unterworfen sein.

I.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn einschließlich der Zweigbahnen muß längstens innerhalb vier Jahren nach dem Tage der Konzessions-Ertheilung für das Preußische Gebiet erfolgen.

Für den Bau gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

1) Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird von dem Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festgestellt, auch unterliegen sämmtliche Bauprojekte und der Haupt-Kostenanschlag der Genehmigung des Letzteren.

2) Die Gesellschaft hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen und die aus diesen Anordnungen etwa erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichtspersonals entstehenden Kosten zu tragen. Auch soll sie verpflichtet sein, auf denjenigen Bahnhöfen, wo es von der Landesregierung für erforderlich erachtet wird, eine geeignete Lokalität zum Polizeibüreau einzurichten, zu möbliren, in gutem Stand zu erhalten und für deren Beleuchtung, Heizung und Reinigung zu sorgen.

   Ferner wird die Gesellschaft den Anforderungen der zuständigen Behörden wegen Genügung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten und die dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen, auch zu der in Gemäßheit des Preußischen Gesetzes vom 21. Dezember 1846. für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse die nöthigen Zuschüsse leisten.

3) Der Königlich Preußischen Staatsregierung ist vorbehalten, zur speziellen technischen Beaufsichtigung der Bauausführung einen besonderen technischen Kommissarius zu bestellen, der, unbeschadet des allgemeinen gesetzlichen Aufsichtsrechts und der daraus entspringenden Befugnisse der Staatsregierungen, die solide und vorschriftsmäßige Ausführung des Baues, sowie die Verwendung geeigneter Materialien und Betriebsmittel zu überwachen hat. Die Gesellschaft ist verbunden, den Anforderungen des Kommissarius unter Vorbehalt des an den Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten binnen zehntägiger präklusivischer Frist einzulegenden Rekurses unbedingt Folge zu leisten.

Die durch diese spezielle Aufsicht erwachsenden Kosten hat die Gesellschaft nach der Bestimmung des Königlich Preußischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu erstatten.

4) Behufs Sicherstellung der rechtzeitigen und soliden planmäßigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, sowie aller übrigen bezüglich des Bahnbaues der Gesellschaft obliegenden Verbindlichkeiten muß bei der Königlich Preußischen General-Staatskasse zu Berlin ein Betrag von 5 Prozent des auf 12,500,000 Thaler festgesetzten Aktienkapitals in baar oder in Deutschen Staats- oder von einem Deutschen Staate garantirten Papieren, oder in Deutschen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen (unter Berechnung aller dieser Effekten nach dem Kurswerthe) nebst den noch nicht fälligen Zinskupons und den Talons hinterlegt und in gerichtlicher oder notarieller Verpfändungsurkunde erklärt werden, daß diese Kaution den betheiligten Staatsregierungen zur beliebigen Verwendung unwiderruflich verfällt, wenn die Gesellschaft mit der Erfüllung der Verpflichtungen, welche durch die Kaution sichergestellt werden sollen, in Verzug kommt.

   Die Rückgabe der Zinskupons erfolgt an den Verfallterminen, kann jedoch vom Königlich Preußischen Handelsministerium inhibirt werden, wenn nach dessen lediglich maßgebender Entscheidung die Gesellschaft sich einer Verzögerung des Baues schuldig macht.

   Die Rückgabe der Kaution selbst erfolgt, sobald die Gesellschaft ihren Verpflichtungen zur planmäßigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn überall genügt hat.

5) Die Gesellschaft ist zur nachträglichen Anlegung neuer Stationen und Haltestellen an hierzu geeigneten horizontalen Stellen verpflichtet, wenn und soweit die betheiligten Staatsregierungen solches im Verkehrsinteresse für erforderlich erachten.

II.

Zur Sicherung der steten Instandhaltung der Bahn und ihrer Betriebsmittel hat die Gesellschaft mit der Eröffnung des Betriebes einen Erneuerungs- und einen Reservefonds zu bilden. Dem Erneuerungsfonds, aus welchem vornehmlich die Kosten der Erneuerung der Lokomotiven nebst Tendern und Wagen, beziehungsweise einzelner Hauptbestandtheile derselben, als: Feuerkasten, Kessel, Cylinder, Siederöhren, Federn, Achsen, Räder, Radreifen, Bremsen, Wasserbehälter, Wagenkasten und Koupés, sowie die Erneuerung der Schienen, Schwellen, Weichen und der kleinen Eisentheile des Oberbaues gedeckt werden sollen, sind die Einnahmen aus dem Verkaufe der entsprechenden alten Materialien, ein nach Anhörung der Direktion und des Aufsichtsrathes von dem Königlich Preußischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzender jährlicher Zuschuß aus den Betriebseinnahmen, sowie die Zinsen des Erneuerungsfonds selbst zu überweisen.

Der Reservefonds, der die Mittel zur Bestreitung der durch außergewöhnliche Elementarereignisse und größere Unglücksfälle hervorgerufenen außerordentlichen Ausgaben gewähren, mit Genehmigung des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auch zu den Kosten nachträglich für er-

erforderlich oder zweckmäßig erachteter Ergänzungsbauten herangezogen werden soll, ist durch Zuweisung des nach vollständigem Ausbau und vollständiger Ausrüstung der Bahn verbleibenden Restes des Anlagekapitals und durch Ueberweisung der nicht rechtzeitig erhobenen und zu Gunsten der Gesellschaft verfallenen Zinsen und Dividenden des Anlagekapitals, der Zinsen des Reservefonds selbst, sowie durch einen von dem Aufsichtsrathe der Gesellschaft zu bestimmenden, nicht unter einem Zehntel Prozent des Anlagekapitals betragenden jährlichen Zuschusses aus den Betriebseinnahmen zu dotiren. Hat der Reservefonds die Summe von 150,000 Thalern (Einhundert funfzig Tausend Thalern) erreicht, so braucht er nur auf dieser Höhe erhalten zu werden.

Die Anlegung der Bestände des Erneuerungs- und Reservefonds hat in Deutschen Staats- oder von einem Deutschen Staate garantirten Papieren stattzufinden.

III.

Die Genehmigung, nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplans bleibt der Königlich Preußischen Staatsregierung vorbehalten, ebenso die Genehmigung des Bahngeldtarifs und des Frachttarifs, sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie der Abänderung der Tarife, insoweit dieselbe nicht dem freien Ermessen der Gesellschaft überlassen wird.

Die Gesellschaft hat die Beförderung von Personen in vier Wagenklassen zu bewerkstelligen und für den Transport auf größere Entfernungen von Kohlen und Koaks und eventuell der übrigen im Artikel 45. der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände den Einpfennigtarif einzuführen, soweit und sobald dies regierungsseitig verlangt wird.

Die Gesellschaft übernimmt ferner die Verpflichtung, soweit der Königlich Preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten es im Verkehrsinteresse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst direkter Expeditionen und Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls von dem bezeichneten Minister festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser direkten Tarife ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des bezeichneten Ministers auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Lokaltarife erhebt.

Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter dem Lokaltarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile ermäßigten Satz pro Zentner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tarifsatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des bezeichneten Ministers zugestehen.

Für durchgehende Gütertransporte wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt-, noch die letzte Adreßstation an der in Rede stehenden Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Gesellschaft zur Einrichtung eines direkten Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tarifsatzes wird je-

jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Lokalverkehr resp. in einem anderen durchgehenden Verkehr erheben.

Sollte die Gesellschaft zum Zwecke der Einrichtung eines neuen direkten durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präzisirt ist, von einer anderen Bahnverwaltung fordern, und die letztere, ohne von dem bezeichneten Minister für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der Gesellschaft vorgeschlagenen direkten Verkehr überhaupt einzugehen, oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tarifsatzes zu machen, so ist die Gesellschaft an das ihrerseits auf Erfordern des bezeichneten Ministers für einen direkten Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

IV.

Die Beförderung von Truppen, Militaireffekten und sonstigen Armeebedürfnissen hat nach denjenigen Normen und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staatseisenbahnen im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Gültigkeit haben. Gendarmen sind rücksichtlich der Beförderung den Militairpersonen gleichzustellen.

V.

Der Postverwaltung des Deutschen Reichs gegenüber ist die Gesellschaft verpflichtet:

1) ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen,

2) mit jedem fahrplanmäßigen Zuge auf Verlangen der Postverwaltung einen Postwagen und innerhalb desselben:

   a) Briefe, Zeitungen, Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen, ohne Unterschied des Gewichts, ferner solche nicht in die Kategorie der obigen Sendungen gehörige Packete, welche einzeln das Gewicht von 20 Zollpfunden nicht überschreiten,

   b) die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben geschäftslos zurückkehren,

   c) die Geräthschaften und Utensilien, deren die Beamten unterwegs bedürfen,

unentgeltlich zu befördern.

Statt besonderer Postwagen können auf Grund desfallsiger Verständigung auch Postkoupés in Eisenbahnwagen, gegen eine den Selbstkosten

kosten für die Beschaffung und Unterhaltung thunlichst nahestehende Miethe benutzt, es kann ferner bei solchen Zügen, in denen Postwagen oder Postkoupés nicht laufen, die unentgeltliche Mitnahme eines Postbeamten mit der Briefpost, dem alsdann der erforderliche Sitzplatz einzuräumen ist, oder die unentgeltliche Beförderung von Brief- und Zeitungspacketen durch das Zugpersonal verlangt werden.

3) Für ordinaire Packete über 20 Pfund, auch wenn dieselben innerhalb des Postwagens oder Postkoupés befördert werden, erhält die Gesellschaft die tarifmäßige Eilfracht, welche für das monatliche Gesammtgewicht der zwischen je zwei Stationen beförderten zahlungspflichtigen Packete berechnet und auf Grund besonderer Vereinbarung aversionirt wird.

4) Wenn ein Postwagen oder das in dessen Stelle zu benutzende Postkoupé (ad 2.) für den Bedarf der Post nicht ausreicht, so hat die Gesellschaft entweder die Beförderung der nicht unterzubringenden Postsendungen in ihren Wagen zu vermitteln, oder der Post die erforderlichen Transportmittel leihweise herzugeben. Im ersteren Falle wird für ordinaire Packete über 20 Pfund eine weitere als die ad 3. vorgesehene Vergütung nicht geleistet. Im letzteren Falle zahlt die Postverwaltung außer der Frachtvergütung für die ordinairen Packete über 20 Pfund eine besonders zu vereinbarende, nach Sätzen pro Koupé und Meile und resp. pro Achse und Meile zu bemessende Hergabe- und Transportvergütung.

5) Die Gesellschaft übernimmt die Unterhaltung, Unterstellung, Reinigung, das Schmieren, Ein- und Ausrangiren 2c. der Eisenbahn-Postwagen, sowie den leihweisen Ersatz derselben in Beschädigungsfällen, gegen Vergütungen, welche nach den Selbstkosten bemessen werden und über deren Berechnung besondere Vereinbarung getroffen wird.

6) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Postfreipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen anderen Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

VI.

Der Telegraphenverwaltung des Deutschen Reichs gegenüber hat die Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die Eisenbahnen im Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes festgestellt sind oder später für dieselben anderweit festgestellt werden mögen.

VII.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das 35ste Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu wählen.

Für

Für ihre Beamten und Arbeiter hat sie nach Maßgabe der am 1. Januar 1873. für die Königlich Preußischen Staatsbahnen bestehenden Grundsätze Pensions-, Wittwen- und Unterstützungskassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

VIII.

Während der Bauzeit besteht die zu bildende Direktion aus dem die Bauausführung leitenden, der Bestätigung des Königlich Preußischen Handelsministers bedürfenden Bautechniker und einem administrativen Mitgliede.

Beschließt die Gesellschaft den Betrieb der Bahn für eigene Rechnung, so wird bei Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn die Leitung der Verwaltung einer kollegialisch organisirten Direktion (Vorstand) übertragen, in welcher mindestens zwei besoldete Mitglieder fungiren, von denen das eine die Befähigung für den höheren Verwaltungs- oder Justizdienst, das andere die Qualifikation zum Preußischen Bauinspektor beziehungsweise diejenige Qualifikation haben muß, welche letzterer in den mitbetheiligten Staaten entspricht. Die Wahl sämmtlicher Direktionsmitglieder, sowie die Wahl des Vorsitzenden der Direktion aus der Zahl der besoldeten Mitglieder steht dem Aufsichtsrathe zu; sie bedarf bezüglich des Vorsitzenden und des technischen Mitgliedes der Bestätigung des Königlich Preußischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Die Direktion bildet den Vorstand der Gesellschaft und repräsentirt dieselbe nach Innen und Außen mit allen Befugnissen und Verpflichtungen, welche die Gesetze dem Vorstande einer Aktiengesellschaft beilegen. Sie führt ihre Geschäfte nach Maßgabe einer vom Aufsichtsrathe zu entwerfenden, von dem bezeichneten Minister zu genehmigenden und event. festzustellenden Geschäftsordnung.

IX.

Von den Mitgliedern des Aufsichtsrathes müssen wenigstens zwei Drittel ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrathes und dessen Stellvertreter sind stets aus den im Deutschen Reichsgebiete wohnhaften Mitgliedern zu wählen.

X.

Der Königlich Preußische Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist jeder Zeit berechtigt, die Berufung außerordentlicher Generalversammlungen zu verlangen.

XI.

Jede der betheiligten Regierungen ist berechtigt, sich in den Fällen, wo sie ihr staatliches Interesse für betheiligt erachtet, bei den Generalversammlungen und den Verhandlungen der Gesellschaftsvorstände (Direktion oder Aufsichtsrath) durch einen Kommissar vertreten zu lassen. Um die Ausübung dieses Rechts zu ermöglichen, ist von allen Generalversammlungen und Zusammenkünften der Vorstände rechtzeitig Anzeige zu machen.

Der

Der Königlich Preußischen Regierung steht das Recht zu, die Vorlage der Kassenbücher der Gesellschaft, sowie die Einreichung jährlicher Betriebsabschlüsse zu verlangen und den Zeitpunkt für die Einreichung zu bestimmen.

Alle Aenderungen in den Tarifen sind in den von der Königlich Preußischen Regierung vorzuschreibenden Formen und Zeitabschnitten anzuzeigen.

XII.

Alle, die juristische Persönlichkeit der Eisenbahngesellschaft, welcher die in Rede stehende Konzession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, abändernde Beschlüsse der Gesellschaft, überhaupt alle Abänderungen ihres Gesellschaftsvertrages, welche nach dem in dieser Hinsicht lediglich und allein entscheidenden Ermessen der betheiligten Staatsregierungen den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Konzession ertheilt ist, erlangen nur durch die Genehmigung der Staatsregierungen Gültigkeit.

Diese Genehmigung ist auch zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen überall dann erforderlich, wenn dieselben von den Staatsregierungen genehmigt worden waren.

Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft, den Verkauf der Bahn, die Auflösung der Gesellschaft oder die Fusion mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung sämmtlicher betheiligten Staatsregierungen.

(Nr. 8152.) Allerhöchster Erlaß vom 2. Juli 1873., betreffend die Ausführung der durch das Gesetz vom 11. Juni 1873. (Gesetz-Samml. S. 305. ff.) zur Ausführung für Rechnung des Staats genehmigten Eisenbahnen.

Auf Ihren Bericht vom 30. Juni d. J. ermächtige Ich Sie, den Bau der durch das Gesetz vom 11. Juni d. J. zur Ausführung für Rechnung des Staats genehmigten Eisenbahnen und zwar: 1) der Bahn von Saarbrücken durch das Fischbachthal nach Neunkirchen mit Abzweigung in das Trenkelbachthal, sowie der Bahn von der Reichsgrenze bei Sierk über Trier und Coblenz nach Oberlahnstein mit Ausschluß der Strecke von dem letztgenannten Orte bis jenseits der unweit Coblenz zu erbauenden Brücke über die Mosel, der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, 2) der Strecke von Oberlahnstein bis jenseits der vorbezeichneten Moselbrücke, der Eisenbahndirektion in Wiesbaden, 3) der Bahn von Hanau nach Friedberg, der Direktion der Main-Weser Bahn in Kassel, 4) der Bahnen von Godelheim resp. Ottbergen nach Northeim und von Welwer nach Dortmund, der Direktion der Westfälischen Eisenbahn in Münster, 5) der Bahn von Harburg nach Hannover, der Eisenbahndirektion in Hannover, 6) des Schlußstücks der Berliner Verbindungsbahn, sowie die Ausführung der Anlagen für die

 Ver-

Berlin-Wetzlarer Linie in Berlin und auf der Strecke Berlin-Charlottenburg, der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hierselbst und 7) der Strecke der Berlin-Wetzlarer Bahn von Nordhausen bis Wetzlar, der Eisenbahndirektion in Kassel zu übertragen, indem Ich gleichzeitig den genannten Direktionen auch hinsichtlich der übertragenen Bauausführungen die Rechte und Pflichten öffentlicher Behörden beilege. Ferner genehmige Ich, daß die Ausführung des Theils der Berlin-Wetzlarer Bahn von Charlottenburg nach Nordhausen einer nach Maßgabe Ihrer Vorschläge der Direktion der Ostbahn beigeordneten Kommission übertragen wird, welche ihren Sitz in Berlin nehmen und unter der Firma: „Königliche Kommission für den Bau der Bahn Berlin-Nordhausen" innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises für die Dauer ihres Bestehens alle Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben soll. Endlich bestimme Ich, daß für sämmtliche bezeichnete Eisenbahnen das Recht zur Expropriation derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den von Ihnen festzustellenden Plänen nothwendig sind, sowie das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke nach den gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung kommen soll. Dieser Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Schloß Babelsberg, den 2. Juli 1873.

Wilhelm.

Achenbach.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).